Deutscher Bundestag **Drucksache 14/9612**

14. Wahlperiode 26. 06. 2002

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Ina Albowitz, Hildebrecht Braun (Augsburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 14/9282 –

Situation der deutschen Seeschifffahrt und der deutschen Seeleute

Vorbemerkung der Fragesteller

Trotz aller staatlichen Unterstützung geht die Zahl der deutschen Handelsschiffe und die Zahl der deutschen Schiffstonnage ebenso zurück wie die Zahl der auf diesen Schiffen beschäftigten deutschen Seeleute.

Nautisches Führungspersonal fehlt aber trotz alledem, während gleichzeitig nicht genügend Ausbildungsplätze zur Verfügung stehen.

Zum 1. Januar 1999 trat die von der letzten Bundesregierung verabschiedete Tonnagesteuer in Kraft und in der Kleinen Anfrage „Erste Auswirkungen der Tonnagesteuer“ (Bundestagsdrucksache 14/3426) hat die Fraktion der FDP bereits Fragen an die Bundesregierung gestellt, die z. T. wegen der noch kurzen Laufdauer der neuen Regelung noch nicht umfassend beantwortet werden konnten.

1. Wie viele Schiffe haben seit Einführung der Tonnagesteuer für die Tonnagesteuer optiert?

Eine Feststellung der Zahl von Handelsschiffen, für die die Tonnagesteuer gewählt worden ist, kann nur seitens der einzelnen Finanzämter erfolgen, die für die jeweiligen Reedereien zuständig sind. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung vom 6. Juni 2000, Bundestagsdrucksache 14/3558, auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP, Bundestagsdrucksache 14/3426, verwiesen. Nach Information des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) wurden zu Beginn des Jahres 2002 bereits für über 1 000 Schiffe Optionen für die Tonnagesteuer ausgesprochen, wobei eine große Zahl aus fremden Registern in deutsche Seeschifffahrtsregister zurückkehrte (siehe dazu auch Antwort zu Frage 2).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 24. Juni 2002 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie hat sich der Schiffsbestand des deutschen Erst- und Zweitregisters in den 3 Jahren vor der Einführung der Tonnagesteuer und in den drei Jahren nach deren Einführung entwickelt?

Die Tonnagesteuer wurde zum 1. Januar 1999 eingeführt. Der Schiffsbestand des deutschen Seeschiffsregisters und der im Internationalen Seeschiffsregister (ISR) nahm im Berichtszeitraum folgenden Verlauf:

Stichtag	Deutsche Flagge		darunter im ISR		Schiffe unter fremder Flagge	
	Anzahl	BRZ * in Mio. Tonnen	Anzahl	BRZ in Mio. Tonnen	Anzahl	BRZ in Mio. Tonnen
31.12.1996	749	5,74	458	5,25	574	3,18
31.12.1997	772	6,61	480	5,25	615	4,21
31.12.1998	847	8,10	520	7,04	646	4,86
31.12.1999	689	6,50	388	5,48	890	9,29
31.12.2000	692	6,60	393	5,71	777	11.81
31.12.2001	605	6,19	353	5,43	1.075	12,33
31.12.2002	579	5,86	329	5,15	1.111	13,01

Bareboat-Vercharterungen nach § 7 Flaggenrechtsgesetz. Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrologie
* Bruttoraumzahl

3. Wie hat sich der Schiffsbestand in den Königreichen der Niederlande und Dänemark in den drei Jahren vor und in den drei Jahren nach der Einführung der Tonnagesteuer in diesen Ländern entwickelt?

Die Tonnagesteuer wurde in den Niederlanden zusammen mit Maßnahmen zur Senkung der Lohnsteuer und Sozialabgaben der Seeleute zum 1. Januar 1996 eingeführt. Der Schiffsbestand nahm im Berichtszeitraum folgenden Verlauf:

Stichtag	Anzahl Schiffe	Tragfähigkeit tdw (in 1000)
01.01.1993	515	4.506
01.01.1994	497	4.222
01.01.1995	513	4.425
01.01.1996	532	4.724
01.01.1997	590	5.331
01.01.1998	610	4.875
01.01.1999	652	5.095

Quelle: Shipping Statistics and Market Review, herausgegeben vom Institut of Shipping Economics and Logistics, Bremen

In Dänemark hat das Parlament im April 2002 beschlossen, die Anwendung der Tonnagesteuer erstmals für das Einkommensjahr 2001 zuzulassen.

Stichtag	Erstregister		DIS	
	Anzahl Schiffe	Tragfähigkeit tdw (in 1000)	Anzahl Schiffe	Tragfähigkeit tdw (in 1000)
01.01.1998	103	256	398	6.828
01.01.1999	98	152	401	6.907
01.01.2000	99	435	397	6.702
01.01.2001	76	385	419	7.877
01.01.2002	84	205	369	8.152

Quelle: Shipping Statistics and Market Review, herausgegeben vom Institut of Shipping Economics and Logistics, Bremen

4. Sieht die Bundesregierung in den steuerlichen Regelungen zur Tonnagebesteuerung nach ersten Erfahrungen Verbesserungsmöglichkeiten?

Es sind keine gesetzlichen Änderungen des Tatbestandes der Gewinnermittlung bei Handelsschiffen im internationalen Verkehr (§ 5a Einkommensteuergesetz – EStG, sog. Tonnagesteuer) vorgesehen.

5. Wie steht die Bundesregierung zu Überlegungen, die Tonnagesteuer künftig an das Erstregister und/oder an eine bestimmte Anzahl von deutschen Seeleuten auf den nach der Tonnagesteuer besteuerten Schiffen zu binden?

Bei der Tonnagesteuer handelt es sich um eine Fördermaßnahme zur Sicherung des Reedereistandortes Deutschland. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Welche Auswirkung auf die Beschäftigungssituation hatte die Bindung der Tonnagesteuer auf eine bestimmte Mindestanzahl des heimischen nautischen Personals in den Königreichen der Niederlande und Dänemarks?

Nach hier vorliegenden Informationen steht in den Niederlanden kein ausreichendes heimisches Personal für die Besetzung der Bordarbeitsplätze zur Verfügung. Die niederländische Regierung hat bislang ihre Fördermaßnahmen nicht an das Führen der nationalen Flagge oder die Beschäftigung nationalen Personals geknüpft.

7. Was unternimmt die Bundesregierung, um dem Nachwuchsproblem in der deutschen Seeschifffahrt und im Sekundärbereich (Lotsen, See-Berufsgenossenschaft und andere mehr) zu begegnen?

Der Nachwuchssituation in der Seeschifffahrt wird seitens der Bundesregierung durch finanzielle Hilfen entgegengewirkt, mit denen eine Senkung der Ausbildungsplatzkosten bei den Reedern erreicht wird. Seit 2001 sind hierfür im Bun-

deshaushalt und in der mittelfristigen Finanzplanung bis 2006 rd. 4,1 Mio. Euro enthalten. Damit wird das von der Bundesregierung gesteckte Ziel – eine Erhöhung der Ausbildungsverhältnisse/-plätze über die bisher bei ca. 100 stagnierende Zahl hinaus auf ca. 125 – voraussichtlich auch in 2002 erreicht. Der Förderbetrag für jeden besetzten Ausbildungsplatz beträgt 25 500 Euro. Hinzu kommt für jeden besetzten Platz eine Zusatzzahlung durch den Verband Deutscher Reeder (VDR) in Höhe von 5 000 Euro im Rahmen des „Maritimen Bündnisses".

8. Wie beurteilt die Bundesregierung das Problem der unterschiedlichen Besteuerung von deutschen und ausländischen Seeleuten auf Schiffen unter deutscher Flagge?

Im Gesetzgebungsverfahren zum Steueränderungsgesetz 2001 (Bundestagsdrucksache 14/6877) wurde auf eine Regelung zur Erweiterung der beschränkten Steuerpflicht für die Einkünfte ausländischer Seeleute mit Rücksicht auf die schwierige Situation der deutschen Seeschifffahrt verzichtet (Bundestagsdrucksache 14/7341). Die Bundesregierung sieht keinen hiervon abweichenden Handlungsbedarf.

9. Wie steht die Bundesregierung zu erhobenen Forderungen, in der Schifffahrt einen Erlass vergleichbar zu dem so genannten Montageerlass einzuführen?

Nach dem Auslandstätigkeitserlass (früher Montageerlass) wird der Arbeitslohn von im Ausland eingesetzten Arbeitnehmern unter bestimmten Voraussetzungen steuerfrei gestellt, wenn mit dem ausländischen Staat kein Doppelbesteuerungsabkommen besteht. Hierdurch soll eine Doppelbesteuerung des Arbeitslohns des im Ausland eingesetzten Arbeitnehmers vermieden werden. Die Gefahr einer Doppelbesteuerung besteht bei Seeleuten nicht. Die Bundesregierung sieht daher keine Notwendigkeit für eine Aufnahme von Seeleuten in den Auslandstätigkeitserlass.

10. Wie steht die Bundesregierung zu der Forderung, deutsche Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge nur noch für die Zeit der deutschen Steuer- und Sozialabgabenpflicht zu unterziehen, in der sie sich in Deutschland aufhalten bzw. ihre Schiffe in deutschen Gewässern fahren?

Deutsche Seeleute, die im Inland einen Wohnsitz haben und auf Schiffen unter deutscher Flagge fahren, sind unbeschränkt einkommensteuerpflichtig und zwar mit ihrem Welteinkommen. Deshalb lehnt die Bundesregierung die Forderung ab, die Besteuerung der Einkünfte dieser Seeleute auf den Zeitraum zu beschränken, in dem sie sich im Inland aufhalten bzw. ihre Schiffe in deutschen Hoheitsgewässern fahren. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333